

## ⑫ 公開特許公報 (A) 昭62-101592

⑬ Int.Cl.<sup>4</sup>

B 62 K 25/08  
 B 62 J 15/02  
 B 62 K 19/38  
 B 62 L 3/02

識別記号

庁内整理番号

Z-7535-3D  
 6862-3D  
 Z-7535-3D  
 7039-3D

⑭ 公開 昭和62年(1987)5月12日

審査請求 未請求 発明の数 1 (全3頁)

⑮ 発明の名称 自動二輪車のフロントフォーク構造

⑯ 特願 昭60-240356

⑰ 出願 昭60(1985)10月29日

⑱ 発明者 鈴木俊之 島田市中溝町2384番地の8

⑲ 出願人 ヤマハ発動機株式会社 碧田市新貝2500番地

⑳ 代理人 弁理士 小川信一 外2名

## 明細書

## 1. 発明の名称

自動二輪車のフロントフォーク構造

## 2. 特許請求の範囲

フロントフォークの外チューブに、前輪上方を覆う前フェンダをステーを介して取り付けると共に、前記外チューブの下端に前輪を制動するディスク型制動器を取り付けた自動二輪車において、前記ステーに前記ディスク型制動器の油圧ホースの中間部を係止する把持部を一体に形成したことを特徴とする自動二輪車のフロントフォーク構造。

## 3. 発明の詳細な説明

## (発明の技術分野)

本発明は自動二輪車のフロントフォーク構造に関するものである。

## (従来技術)

フロントフォークに前輪制動用のディスク型制動器を取り付けた自動二輪車では、このディスク型制動器とハンドル側のマスターシリンダと

の間は油圧ホースによって連結されている。また、一般に上記フロントフォークの構造は、外チューブと内チューブとが伸縮自在に嵌合し、内部に緩衝器を形成した構成になっている。そのため、この緩衝器が伸縮する毎に上記油圧ホースには屈曲変形が与えられ、この変形による応力が油圧ホース下端とディスク型緩衝器とを連結する口金部に集中しやすくなる。このため、従来は上記油圧ホースの中間部を外チューブに固定したステーによって把持し、油圧ホースの屈曲変形が上記口金部にまで及ばないようにしている。

さらに、フロントフォークには前輪を覆う前フェンダが取り付けられている。この前フェンダは、通常、フロントフォークに固定したステーを介して支持固定されている。

このように従来の自動二輪車のフロントフォークには、油圧ホースを把持するためのホース把持用ステーと、前フェンダを取り付けるための前フェンダ取付用ステーとがそれぞれ独立に

設けられているため、必然的に部品点数は増加し、かつ組立て作業の手間も多くなり、生産性を低下する原因になっていた。

#### (発明の目的)

本発明の目的は、油圧ホース把持用ステーと前フェンダ取付用ステーとを簡略化することによって、部品点数の低減および組立作業量の低減を図り、生産性を向上するようにした自動二輪車のフロントフォークを提供することにある。

#### (発明の構成)

上記目的を達成する本発明は、フロントフォークの外チューブに、前輪上方を覆う前フェンダをステーを介して取り付けると共に、前記外チューブの下端に前輪を制動するディスク型制動器を取り付けた自動二輪車において、前記ステーに前記ディスク型制動器の油圧ホースの中間部を係止する把持部を一体に形成したことを特徴とするものである。

#### (実施例)

以下、本発明を図に示す実施例により説明す

る。

図において、1は自動二輪車のフロントフォークで、互いに嵌合する鉄製の外チューブ1。と内チューブ1.1から伸縮自在に構成され、内部には図示しない緩衝器が構成されている。2はフロントフォーク1の下端に支持された前輪であり、3はディスク型制動器である。ディスク型制動器3を構成する制動ディスク4は前輪2の側部に固定され、またその制動ディスク4を油圧により強圧して制動するキャリバ5は、上記フロントフォーク1の外チューブ1.1の下端に取り付けられている。このキャリバ5には口金6を介して油圧ホース7が連結され、この油圧ホース7の他端は図示しないハンドル側のマスターシリンダに連結されている。

8は前輪2の上方を覆う前フェンダである。この前フェンダ8は、フロントフォーク1の外チューブ1.1に板金製のステー9を介して取り付けられている。上記ステー9は、外チューブ1.1の内側面に点溶接され、その点溶接部から

それぞれ前後に伸びる支持部に、ボルト10、10とナット11、11を介して上記前フェンダ8の側部が固定されている。さらに、このステー9の後端には湾曲状に屈曲したホース把持部9aが一体に形成され、このホース把持部9aに上記油圧ホース7の中間部が係止されている。ホース把持部9aは、油圧ホース7の中間部を把持することにより、フロントフォーク1の伸縮作用によって起こる油圧ホース7の屈曲変形を、このホース把持部9aより口金6側へ及ぼないようにしている。

上述したフロントフォークの構造によると、一つのステー9が前フェンダ8の取付用ステーとして機能するだけでなく、油圧ホース7の中間部を把持するホース把持用ステーとしても機能している。したがって、従来それぞれの機能毎に別個に設けられていたステーが1個で兼用され、その結果、部品点数を低減すると共に、これらの組立作業の手間を低減し、生産性を向上することができる。

#### (発明の効果)

上述したように本発明は、フロントフォークの外チューブに、前輪上方を覆う前フェンダをステーを介して取り付けると共に、前記外チューブの下端に前輪を制動するディスク型制動器を取り付けた自動二輪車において、前記ステーに前記ディスク型制動器の油圧ホースの中間部を係止する把持部を一体に形成したので、前フェンダ取付用ステーと油圧ホース把持用ステーとが一つのステーに簡略化され、そのため部品点数が低減され、かつ組立作業量を低減するため、生産性を向上することができる。

#### 4. 図面の簡単な説明

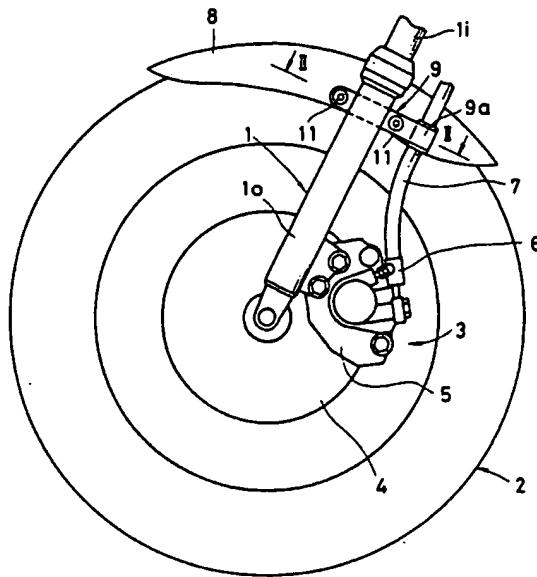
第1図は本発明のフロントフォーク構造を有する自動二輪車のフロント部を示す側面図、第2図は第1図のII-II矢視図である。

1…フロントフォーク、1.0…外チューブ、  
1.1…内チューブ、2…前輪、3…ディスク型制動器、4…制動ディスク、5…キャリバ、7…油圧ホース、8…前フェンダ、

9……ステー、 9a……ホース把持部、 10……  
ボルト、 11……ナット。

代理人 弁理士 小川信一  
弁理士 野口賢照  
弁理士 斎下和彦

第1図



第2図

